

## Nefndarálit með breytingartillögu

um frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum, nr. 77/2019  
(smáfarartæki o.fl.).

Frá 1. minni hluta umhverfis- og samgöngunefndar.

Frumvarp þetta var áður lagt fram á 153. löggjafarþingi (589. mál) en hlaut ekki afgreiðslu. Það vakti nokkra furðu þegar málið var endurflutt á yfirstandandi þingi að ráðherra hafi ekki gert neinar efnislegar breytingar á ákvæðum þess. Stærstu vankantar sem komu fram við þinglega meðferð málsins voru ítarlega ræddir á síðasta þingi og hafði 1. minni hluti búist við því að fulltrúar meiri hlutans myndu koma ábendingum á framfæri við ráðherra svo að hægt væri að gera úrbætur á milli löggjafarþinga. Því miður var það ekki gert og þannig tapaðist dýrmætur tími sem ráðuneytið hefði getað nýtt til samráðs við ákveðna lykilaðila. Slíkt samráð hefði til muna greitt fyrir þinglegri meðferð frumvarpsins á yfirstandandi löggjafarþingi.

Smáfarartæki eru hluti af mikilli samgöngubyltingu sem hefur verið að eiga sér stað á undanförunum árum. Samgöngur í þéttbýli hafa tekið stórstígum framförum með aukinni hlutdeild virkra samgöngumáta, öflugri almenningsamgöngum og tilkomu rafknúinna smáfarartækja. 1. minni hluti fagnar því að með frumvarpinu er lagt til að skilgreindur verði sérstakur ökutækjaflokkur fyrir smáfarartæki og að akstur þeirra verði leyfður á akbrautum með 30 km hámarkshraða. Aftur á móti er vert að nefna nokkur atriði sem betur mættu fara.

*Slys undir áhrifum kalla á viðbrögð.*

Við umfjöllun nefndarinnar kom fram að núverandi lagarammi er varðar ölvun á smáfarartækjum þykir of óljós grundvöllur með tilliti til krafna stjórnarskrárinnar um skýrleika refsheimilda og því er nokkuð ítarlegan kafla um útfærslu þeirra að finna í frumvarpinu.

Í skýrslu starfshóps um smáfarartæki frá júní 2022 kom fram að umferð smáfarartækja, einkum rafhlaupahjóla, hefði aukist töluvert og að slys væru algeng. 17% þeirra sem slösuðust alvarlega í umferðinni árið 2021 voru á rafhlaupahjólum þrátt fyrir að umferð þeirra hafi verið innan við 1% af allri umferð. Í skýrslunni kom einnig fram að hjá þeim sem slösuðust sem voru gangandi, hjólandi eða á rafhlaupahjólum var nokkuð um ölvun, en stór hluti þeirra slysa átti sér stað seint á föstudögum eða laugardögum og eftir miðnætti að þeim liðnum. 1. minni hluti hefur skilning á áhyggjum ráðuneytisins og telur þurfa að stemma stigu við slysum á rafhlaupahjólum. Þótt áfengi komi oft við sögu er mikilvægt að horfa heildstætt á orsakir, t.d. að þótt gerðar hafi verið miklar úrbætur á innviðum til hjólreiða þá er enn langt í frá að þær séu fullnægjandi. Holóttar gangstéttir og fyrirferðarmiklir stígakantar geta valdið töluverðri hættu þegar ekið er á rafhlaupahjólum. Einnig er rökrétt að álykta að öikumenn bifreiða séu líklegri til að vera ölvaðir á umræddum tímum og þar með valda slysum á gangandi og hjólandi vegfarendum. Að lokum má nefna að birtuskilyrði eru eðli máls samkvæmt verri á umræddum tíma meiri hluta ársins. Betri bragur væri á því að byrgja brunninn áður en barninu er refsað fyrir að detta ofan í hann.

Fyrir nefndinni kom fram að töluvert væri um að fólk notaði smáfarartæki til að koma sér heim af skemmtanalífinu. Þar er vert að nefna að konur og kvár sem upplifa sig oft örugg að fara ein síns liðs fótgangandi geta upplifað sig öruggari með því að ferðast heim með öðrum hætti. Þar er þó ekki um auðugan garð að gresja því að erfitt getur verið að fá leigubíl á ákveðnum tíma sólarhringsins og almenningsamgöngur eru stopular. Því er ákveðið öryggisatriði að möguleiki sé á því að nýta sér rafhlaupahjól til að komast heim með skjótari hætti. 1. minni hluti telur að illa útfærð refsíákvæði gætu dregið um of úr möguleika kvenna og kvára til að nota smáfarartæki í öryggisskyni.

### **Breytingartillögur 1. minni hluta.**

Fyrsti minni hluti telur einboðið að Alþingi taki afstöðu til tveggja þeirra álitafna sem hefur verið ljóst allt síðastliðið ár að þurfi að ná betur utan um en gert er í frumvarpinu.

#### *Akstur leyfður á fleiri akbrautum.*

Eitt stærsta framfaraskref frumvarpsins í þágu aukins öryggis notenda smáfarartækja er sú heimild sem lögð er til með 3. gr. að ökumanni sé heimilt að aka smáfarartæki á vegi þar sem hámarkshraði er allt að 30 km á klst. Telur 1. minni hluti að þetta kunni að vera sá þáttur frumvarpsins sem muni hafa mest áhrif til fækkunar á óhöppum og slysum við notkun rafknúinna smáfarartækja.

Bent var á að þegar krökkt er af gangandi vegfarendum á gangstéttum geti sambúð þeirra við ökumenn smáfarartækja verið erfið. Fyrir nefndinni kom fram að þegar mest væri um manninn í miðborginni þá væri almenna reglan orðin sú að notendur smáfarartækja ækju á götum þrátt fyrir að það væri á skjön við gildandi lög.

Á landsbyggðinni eru götur þar sem heimilt er að aka á hærri hraða en svo lítil umferð að öruggt getur talist að færa akstur smáfarartækja á þær götur. Þar er líka oft lítið um gangstéttir. Á höfuðborgarsvæðinu eru víða komnar hámarkshraðaáætlanir og því fer götum með hærri hámarkshraða ört fækkandi, en oft verður 40 km hámarkshraði fyrir valinu þegar hann er lækkaður. Þótt aðstæður séu ólíkar þá þola margar af þeim götum vel sambýli við smáfarartæki sem ná 25 km hraða.

Fyrsti minni hluti leggur til að sveitarfélögum verði gert kleift að leyfa smáfarartækjum að aka á vegum eftir atvikum með hærri hámarkshraða en 30 km á klst. ef svigrúm er til þess miðað við aðstæður.

### **Refsíákvæði þarfnast ígrundunar.**

Við umfjöllun nefndarinnar kom fram að dómaframkvæmd 49. gr. umferðarlaga væri vel mótuð og miði við það hversu hættulegt sé að aka bíl undir áhrifum áfengis og annarra vímugjafa. Færi því betur á því varðandi brot sem snúa að smáfarartækjum að útfærð yrðu sérstök refsíákvæði sem tækju tillit til nokkurs konar millistigs á milli reiðhjóla og bíla, með hliðsjón af alvarleikastigi.

Þá var bent á að framkvæmd sýnatöku vegna meintrar ölvunar yrði verulega þung í vöfum og nánast óframkvæmanleg af hálfu lögreglunnar, sem þyrfti að óbreyttu að færa ökumann á lögreglustöð til sýnatöku.

Bæði dómaframkvæmd og framkvæmd lögreglu eru atriði sem hefðu kallað á ítarlegt samráð við þær stofnanir sem best þekkja til, en ráðuneytið nýtti ekki þann tíma sem gafst frá síðasta þingi til að eiga það samráð. Meiri hlutinn kemur að hluta til móts við þessar athugasemdir í sínum breytingartillögum, sérstaklega hvað varðar það að auðvelda lögreglu framkvæmd laganna. Að mati 1. minni hluta standa eftir veruleg refsiréttarleg álitafni sem kalla

á mun ítarlegri vinnu á milli innviðaráðuneytis, dómsmálaráðuneytis og viðeigandi stofnana þeirra. 1. minni hluti telur því nauðsynlegt að felld verði brott ákvæði sem snúa að hlutlægum mælikvörðum um ölvun á smáfarartækjum en leggur til að bæta við lögin ákvæði til bráðabirgða þar sem ráðuneytinu er falið að eiga samráð um þetta.

Að framangreindu virtu leggur 1. minni hluti til að frumvarpið verði **samþykkt** með eftirfarandi

#### BREYTINGU:

1. Við a-lið 3. gr. bætist tveir nýir málslíðir, svohljóðandi: Þó getur sveitarstjórn ákveðið að ökumanni sé heimilt að aka smáfarartæki á vegi þar sem hámarkshraði er hærri ef aðstæður leyfa og sérstakar ástæður mæla með því. Áður en sú ákvörðun er tekin skal hafa samráð við lögreglu og veghaldara, ef veghaldari er annar en sveitarfélag.
2. 6. gr. falli brott.
3. Á eftir 16. gr. komi ný grein, svohljóðandi:  
Við lögin bætist nýtt ákvæði til bráðabirgða, svohljóðandi:  
Ráðherra skal eigi síðar en 1. desember 2024 birta niðurstöðu greiningar um hvernig útfæra skuli ákvæði sem varða refsingu við því að aka smáfarartæki undir áhrifum áfengis eða annarra vímugjafa. Við þá vinnu skal haft náið samstarf við dómsmálaráðuneyti, ríkissaksóknara og ríkislögreglustjóra. Sérstaklega skal greina hvort mögulegar breytingar hafi ólík áhrif á kynin.

Alþingi, 21. júní 2024.

Andrés Ingi Jónsson.